

SO 101

HIP:	VP:		WAY project s.r.o. Jindřichův Hradec, Jarošovská 1126/II tel.: 384 321 494, 384 327 505 email: wayproject@wayproject.cz		
Projektant: Richard Šindelář	Kontroloval: Josef Šedivý	Zodp. projektant: Ing. Lubomír Hlom			
Stavebník: Město Nová Bystřice			Č. zakázky:	614	Paré č.:
Obec: Nová Bystřice			Datum:	01/2014	
Stavba: Rekonstrukce místních komunikací v Nové Bystřici - Hradiště, Skalka, Ovčárna			Formát:	A4	
			Měřítko:		
			Stupeň:	PDPS	
Příloha: Souhrnná technická zpráva			Číslo arch.: 05/11	Číslo přílohy: C 1.1	

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA:

Stavba: „Rekonstrukce místních komunikací v Nové Bystřici - Hradiště, Skalka, Ovčárna“

Stavební objekt: SO 101 – MK Skalka

- a) zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů, a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

Pro tuto stavbu nebyly žádné průzkumy prováděny.

Jako mapový podklad bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření s vloženou mapou KN. Zaměření bylo provedeno firmou **WAY** project s.r.o., Jindřichův Hradec.

Stávající místní komunikace se nachází na parcelách č. 317, 333/4, 32/1 a 333/1 v soukromém vlastnictví. Pro oddělení pozemku pro navrhovanou cestu byl zpracován geometrická plán.

Stávající komunikace je se značně porušeným krytem z penetračního makadamu s lokálními výspravami z asfaltového betonu. Vozovka je lemována zatravněnými krajnicemi a svahy.

Vyjádření správců k existenci podzemních vedení byla pořízena poskytnuta objednatelům projektové dokumentace Městem Nová Bystřice.

V prostoru stavby se podle zjištění nacházejí tato podzemní a nadzemní vedení:

- nadzemní sdělovací vedení ve správě Telefónica O2 Czech Republic a.s.

- b) technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability**

Trasa modernizované místní komunikace je vedena v místě stávající místní komunikace. Začátek úpravy km 0,00313 je v přílehlé hraně silnice II/152, v místě křižovatky s modernizovanou místní komunikací. Konec úpravy km 0,44515 je v místní části Skalka na začátku stávající pravotočivé zatáčky, vedle parcely č. 32/5. Celková délka modernizované místní komunikace je 442.02 m.

Šířkové uspořádání navrhované místní komunikace je navrženo dle ČSN 736110. V dvoupruhovém úseku (ZÚ – km 0,02439) vychází šířkové uspořádání z návrhové kategorie MO2k 7,0/7,0/30 (šířka asfaltového krytu 6,0 m), v jednopruhovém úseku (km 0,02439 – KÚ) vychází šířkové uspořádání z návrhové kategorie MO1k 4,5/4,5/30 (šířka asfaltového krytu 3,5 m). Směrové a výškové vedení trasy komunikace vyplývá s ohledem na navrženou úpravu (povrchová úprava vozovky) z polohy stávající vozovky komunikace. Vozovka je lemována nezpevněnou krajnicí, na kterou navazují zatravněné svahy. V úseku, kde šířka vozovky vyhovuje pro jeden jízdní pruh budou pro vyhýbání vozidel sloužit přílehlé rozjezdy polních cest a hospodářské sjezdy na přílehlé pozemky.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5%, v obloucích o malém poloměru dostředný. Na konci úpravy se příčný sklon v místě napojení na stávající povrch vozovky přizpůsobí tomuto povrchu.

Dešťová voda z povrch komunikace je sváděna pomocí příčného a podélného sklonu stezky na okolní pozemky, kde se předpokládá její vsakování. Pro převedení dešťových vod z přilehlého příkopu silnice II/152, na kterou se opravovaná komunikace napojuje, je navržen propustek DN400 v km 0,00440 ze železobetonových trub. Na vtokové straně je lapač splavenin, na výtoku se zřídí skloněné čelo z dlažby z lomového kamene do betonu. Pro převedení vedení dešťových vod stékajících z pozemků na pravé straně do stávajícího příkopu je navržen v nejnižším místě v km 0,13700 propustek DN400 z plastových trub. Propustek je navržen se skloněnými čely ve sklonu svahů, čela se provedou z dlažby z lomového kamene do betonu. Propustky se provedou dle typových výkresů, které jsou součástí této PD.

Provede se odhumusování zelených ploch podél stávající komunikace v tl. 100 mm. Provede se odstranění stávající konstrukce (v místě doplnění konstrukce a v místě propustku) s krytem z penetračního makadamu, provede se výkop a násyp pro novou konstrukci a výkop rýhy pro propustek.

Konstrukce vozovky v místě doplnění konstrukce je navržena s krytem z asfaltového betonu. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu, ACO 11, tl. **50 mm**, ČSN EN 13108-1
- postřík spojovací z asfaltu, PS A, (0.25 kg/m²) ČSN 736129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu, ACP 16+, tl. **50 mm**, ČSN EN 13108-1
- šterkodrt'; ŠDA 0/32; tl. **150 mm**, ČSN 736126-1
- šterkodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **150 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **400 mm**

Použitá šterkodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170, konstrukce D1-N-2-VI-PIII. Konstrukce vyhovuje pro dopravní zatížení třídy VI a návrhovou úroveň porušení vozovky D1. Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{def,2} = 30$ MPa.

Konstrukce vozovky v místě povrchové úpravy je navržena s krytem z asfaltového betonu. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu, ACO 11, tl. **50 mm**, ČSN EN 13108-1
- postřík spojovací z asfaltu, PS A, (0.25 kg/m²) ČSN 736129
- vyrovnávka z asf. betonu pro ohrusnou vrstvu, ACO 11, ČSN EN 13108-1
vykazováno v tunách
- postřík spojovací z asfaltu, PS A, (0.50 kg/m²) ČSN 736129

celkem min. tl. **50 mm**

Krajnice se dosypou a zhutní šterkodrtí frakce 0/32 v průměrné tl. 100 mm a šířce 0.5 m.

Svahy a okolní plochy se navrhuje odhumusovat v tl. 100 mm a osít travou.

Napojení stávajících rozjezdů a zpevněných se provede z asfaltového betonu, napojení hospodářského sjezdu se provede dosypáním ze šterkodrti v rámci dosypání krajnic.

Svislé dopravní značení se převážně zachová stávající, pouze dopravní značka P4 – Dej přednost v jízdě před křižovatkou se silnicí II/152 se s ohledem na nedostatečné rozhledové trojúhelníky nahradí značkou P6 – Stůj, dej přednost v jízdě!, dodatková tabulka E2b se zachová.

Dotčení stávajících podzemních vedení vlivem realizace stavby se nepředpokládá.

c) napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu

Nemění se, modernizovaná místní komunikace je napojena na silnici II/152.

d) vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí

Po dobu provádění stavebních prací bude částečně omezen provoz a obsluha přilehlých nemovitostí a pozemků. Negativní účinky na životní prostředí se nepředpokládají.

e) řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby

Zlepšením kvality povrchu vozovky vznikne pohodlná příjezdová komunikace do místní části Skalka. Bezpečnost provozu se řídí zákonem 361/2000 Sb. O silničním provozu. Pro zlepšení bezpečnosti provozu se navrhuje osadit v km 0,317 dopravní zrcadlo, kterým se odstraní nebezpečné místo na rohu zemědělského objektu p.č. 50 st.

f) zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba neobsahuje objekty určené výhradně pro pohyb chodců.

g) podklady pro vytýčení stavby

Vytyčovací protokol trasy navržené komunikace je součástí PD. Souřadnicový systém s-JTSK, výškový systém Bpv.

D. Zásady organizace výstavby:

a) vedení a řízení veřejného provozu, objížděky, dopravní značení

Po dobu stavby bude omezen provoz na místní komunikaci. Případné dočasné dopravní značení bude upraveno podle TP 66/2003. Dopravně inženýrské opatření není zpracováno, není potřeba.

b) věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládky materiálů

Jednotlivé práce budou prováděny postupně, budou na sebe navazovat. Pokládka krytu bude probíhat v najednou celé šířce. Směr postupu prací v úseku se nestanovuje.

Skládky materiálu se nepožadují. Veškeré materiály budou ihned zabudovávány.

c) nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí

Vzniklý odpad (vybourané konstrukce) se odveze za poplatek na řízenou skládku odpadu. Vzdálenost skládky se uvažuje do 22 km. Přebytečná zemina z výkopu a přebytečná ornice se uvažuje odvést na deponii v Nové Bystřici k dalšímu využití. Vzdálenost deponie se uvažuje do 11 km.

Vznik nebezpečného odpadu se nepředpokládá při odstraňování stávajících asfaltových vrstev vjezdů. Je nutno prověřit zda odstraňované vrstvy skutečně neobsahují dehet a zda je nutné s nimi nakládat jako s nebezpečným odpadem. V případě výskytu nebezpečného odpadu je nutno tento materiál předat k likvidaci oprávněné firmě.

Po dobu stavby bude okolí obtěžováno pouze zvýšeným hlukem a zvýšenou prašností.

d) popis staveniště včetně zajištění základních podmínek a označení pro bezpečné užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Staveniště bude po dobu prací označeno svislým dopravním značením. Pracovní zařízení a stroje budou vždy po skončení směny odstavena mimo vozovku.

e) stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci

Bezpečnost prováděných prací zajistí zhotovitel stavby podle platných předpisů a podle svých vnitřních předpisů.

E. Doklady:**Stanoviska dotčených orgánů, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování projektové dokumentace**

Součástí PD jsou vyjádření příslušných správců k existenci podzemních a nadzemních vedení.

Žádná stanoviska dotčených orgánů nebyla uplatněna.

Projektová dokumentace byla průběžně konzultována se zástupci objednatele projektové dokumentace.

Projektová dokumentace byla dále projednána s Policií ČR.